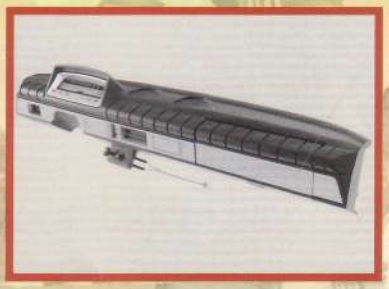
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 54

ДВИГАТЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-2105

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00054

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 54, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

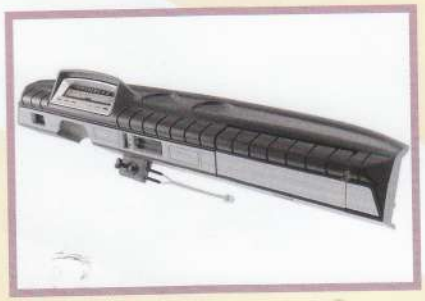
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 27.06.2019.
Дата выхода в свет: 12.09.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 © частная коллекция; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 8 (вверху) Yu.Belozerov/TASS, (в середине, внизу) © частная коллекция; 9 (вверху) © EugeneSergeev/Фотобанк Лори, (внизу) © akg-images; 10 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Slavek Ruta/ZUMA Wire; 11 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © EugeneSergeev/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Выключатель звуковых сигналов и рукоятка заслонки карбюратора

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

Двигатель автомобиля ВАЗ-2105

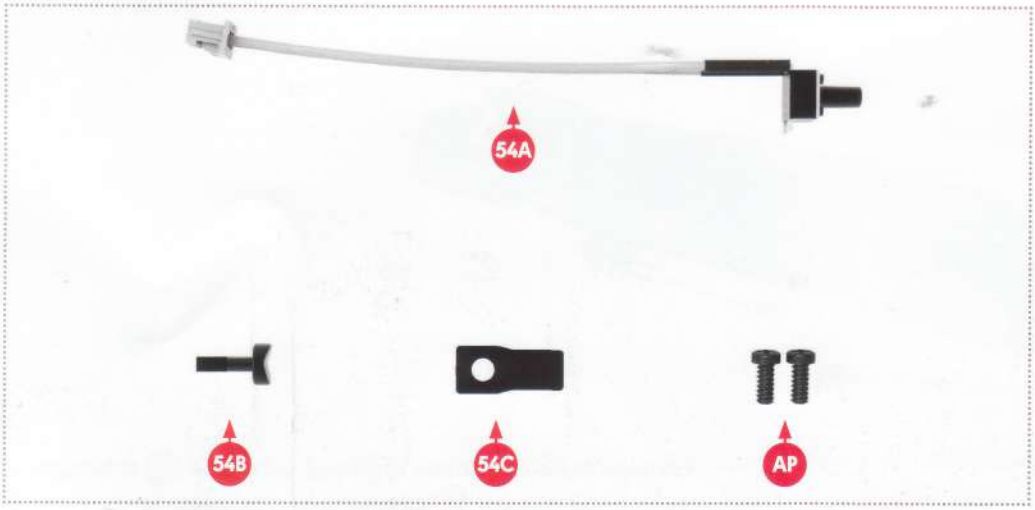
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Трабант» – детище автопрома ГДР

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

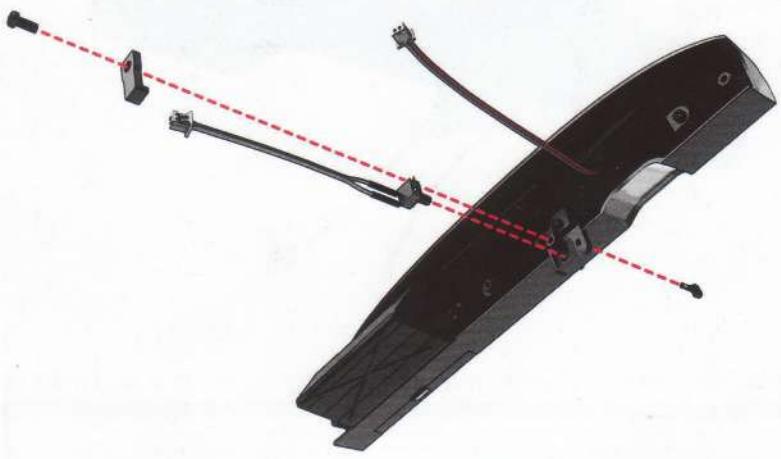
Выключатель звуковых сигналов и рукоятка заслонки карбюратора

Установите на приборную панель вашей модели ВАЗ-2101 полученные с этим номером рукоятку воздушной заслонки карбюратора и выключатель звуковых сигналов.



- 54A Выключатель звуковых сигналов
- 54B Рукоятка воздушной заслонки карбюратора
- 54C Кронштейн рукоятки заслонки карбюратора
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (2 шт.)

Схема сборки



1

Вставьте рукоятку воздушной заслонки карбюратора 54B в гнездо на приборной панели 49A.

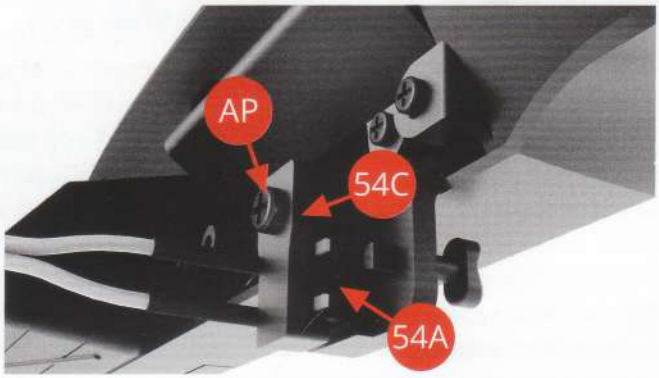
2

Вставьте выключатель звуковых сигналов 54A в гнездо приборной панели 49A с ее обратной стороны.

3

Закрепите выключатель звуковых сигналов 54A в гнезде приборной панели 49A с помощью прижимного кронштейна рукоятки заслонки карбюратора 54C винтом AP.

4



Так крупным планом выглядит закрепленный винтом AP кронштейн 54C, фиксирующий выключатель звуковых сигналов 54A.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Двигатель автомобиля ВАЗ-2105

Автомобиль ВАЗ-2105 безусловно представляет собой модернизированную версию «единички» ВАЗ-2101, а значит, имеет еще «фиатовские» корни. Но с учетом количества изменений, внесенных в его конструкцию, можно говорить уже о глубоком рестайлинге.

Важнейшим элементом модернизации, помимо внесения заметных изменений во внешний вид автомобиля, стало использование на нем нового двигателя.

Немного характеристик

Как известно, на ВАЗ-2101 устанавливался одноименный двигатель, разработанный итальянскими инженерами при участии их советских коллег по результатам испытаний автомобилей «Фиат-124» в Советском Союзе. Дальнейшие его варианты – ВАЗ-21011, ВАЗ-2103 и ВАЗ-2106, – по сути дела, представляли собой его модификации, отличавшиеся бóльшими мощностью и объемом. И то, и другое достигалось в основном расточкой цилиндров.

Двигатель ВАЗ-2105 разрабатывался на основе ВАЗ-21011. Он имел чугунный неогильзованный блок цилиндров. При этом использовавшийся сплав отличался повышенной устойчивостью к перегреву (выход двигателя из строя по этой причине был редкостью). Рядный четырехцилиндровый мотор развивал мощность в 64 л. с. в карбюраторном и 70 л. с. в инжекторном вариантах. В последнем случае, правда, мотор мог работать исключительно на бензине с октановым числом 93.

Первый с ремнем

Основным же отличием двигателя ВАЗ-2105 от предыдущих вазовских моторов являлось наличие ременного привода газораспределительного механизма (ГРМ), благодаря которому

Автомобиль ВАЗ-2105 в Таллинне. Современная фотография.

двигатель стал работать тише. Это было связано с двумя обстоятельствами. Во-первых, с использованием в приводе ГРМ зубчатого ремня вместо металлической цепи, которая не отличается бесшумностью, особенно когда вытянута. При этом натягивание ременной передачи стало автоматическим, а по надежности оказалось даже лучше, чем у «Форда Пинто» (Ford Pinto), выбранного в качестве прототипа. Да и лишняя точка смазки отпала, что сократило потери моторного масла. Во-вторых, недостатком «классических» вазовских моторов являлся стрекот привода клапанов, поскольку гидрокомпенсаторов тогда еще не было. Использование же на ВАЗ-2105 литой алюминиевой крышки, закрывавшей газораспределительный механизм, значительно снизило уровень шума.

Новый двигатель автомобиля ВАЗ-2105 буквально шелестел, в отличие от своего цепного собрата. При этом компоновка ременного привода не требовала снятия приводного шкива с коленчатого вала, как это было на «Форде Пинто». Для подстраховки в случае обрыва ремня поршни снабжались торцевыми цековками, исключавшими встречу с клапанами. Еще одним достоинством нового двигателя являлась модульная конструкция привода клапанов. На американском прототипе последние размещались в головке блока цилиндров. Вазовцы применили отдельную клапанную коробку с постелью для распредвала, что значительно облегчило ремонт двигателя и обслуживание ГРМ.

Карбюратор «Озон», получивший электромагнитный клапан принудительного холостого хода, способствовал улучшению экологических показателей и топливной экономичности.

Легковой пятиместный автомобиль ВАЗ-2105, выпуск 1980 года. 1981 год.

Недостатки и проблемы

Двигатель ВАЗ-2105 отличался повышенным расходом топлива. Так, например, в городских условиях этот мотор «съедал» около 11 л бензина. На трассе показатели расхода топлива были лучше и составляли 8 л на

Автомобиль ВАЗ-2105 на ралли «Осенний драйв» в Республике Башкортостан. 2008 год.

С конвейера Волжского автозавода сходят новые модели «Жигулей» ВАЗ-2107 и ВАЗ-2105. Тольятти. 1982 год.

100 км. Также из недостатков можно отметить повышенный расход масла, из-за которого автовладельцам требовалось каждые 2000–3000 км пробега доливать масло и часто проводить его замену. Расход на 1000 км пробега составлял порядка 700 г масла. Причем подобное не считалось результатом каких-то неисправностей, и как-то снизить расход масла не представлялось возможным.

Еще одним недостатком нового двигателя был короткий срок службы зубчатого ремня ГРМ. Его рекомендовалось менять через 60 тыс. км. На деле же ремни «умирали» даже раньше этого срока. Никакой катастрофы при этом не происходило, не считая того, что машина вставала там, где случился обрыв. Опытные водители возили в багажнике запасной экземпляр, поскольку замена зубчатого ремня ГРМ ВАЗ-2105 не составляла большого труда.

Добавлял проблем и дефицит запчастей, характерный для того времени. Поршни двигателя ВАЗ-2105 были взаимозаменяемы с поршнями двигателя ВАЗ-21011, не имевшими цековок. Иногда недобросовестные механики, не имея штатных запчастей, устанавливали не те комплектующие. В результате при обрыве ремня ГРМ тарелки клапанов и головки поршней сталкивались, из-за чего требовался капитальный ремонт двигателя, весьма затратный для владельца автомобиля.

Имелись недостатки, свойственные всем двигателям «классического» «жигулевского» семейства. К их числу можно отнести необходимость периодической регулировки клапанов, а на первых тысячах километров пробега – еще и подтяжки болтов крепления головки блока цилиндров. Кроме того, отличалось небольшим ресурсом навесное оборудование (водяная помпа, стартер, генератор, трамблер). Последний, правда, уже не применялся после введения инжекторного впрыска.

Двигатель автомобиля ВАЗ-2105. Современная фотография.

Опередивший время

Двигатель ВАЗ-2105, ставший первым отечественным мотором с ременным приводом ГРМ, опередил свое время и по этой причине оказался недооцененным. Впоследствии, по мере повышения надежности и долговечности ремней, на автомобилях такого класса они стали встречаться чаще цепей.

Автомобиль ВАЗ-2105. 2018 год.

«Трабант» – детище автопрома ГДР

30 апреля 1991 года сборочный цех завода в немецком городе Цвиккау покинул последний автомобиль «Трабант». Завершился жизненный путь автомобиля, ставшего своего рода символом первого на немецкой земле государства рабочих и крестьян.

Легковой автомобиль «Трабант 601». 2014 год.

Легковой автомобиль «Трабант P50». 1958 год.

Удивительно, но факт: вокруг одного из самых любопытных автомобилей минувшего столетия кипели не столько технические, сколько политические страсти. Марка «Трабант» (Trabant) познала и бремя бешеной популярности, и необоснованные обвинения, и даже лютую ненависть.

Дитя дефицита

Город Цвиккау, в котором находились сразу два автомобильных завода – «Хорьх» (Horch) и «Ауди» (Audi), после завершения войны в Европе находился в советской зоне оккупации Германии, а с 1949 года – на территории Германской Демократической Республики (ГДР). Оба завода в 1948 году были национализированы и вошли в состав производственного объединения IFA (Industrieverband Fahrzeugbau), включавшего в себя практически все предприятия автомобильной промышленности ГДР.

В том же году в Цвиккау было возобновлено производство легковых автомобилей. Сначала из цехов завода выходила модель IFA F8,

Легковой автомобиль «Трабант P50» в Хемнице. 2007 год.

представлявшая собой копию DKW F8, – это была простая и надежная машина. За ней в 1949 году последовала более крупная F9, также базировавшаяся на довоенных разработках DKW. Обе модели для конца 1940-х – начала 1950-х годов были вполне современными, но имели один важный недостаток – цельнометаллический кузов. Дело в том, что в тот период ГДР испытывала недостаток листового проката, потому что все районы добычи железной руды остались в ФРГ. Продукция же советской металлургии не покрывала потребностей промышленности СССР, что уж тут говорить о поставках за рубеж. Но выход был найден!

Немецкая химическая промышленность всегда высоко котировалась, и в этот раз химики оказались на высоте. Выяснилось, что в результате термической обработки карболовая кислота (фенол), смешанная с отвердителем и текстильными обрезками, превращается в дешевый, легкий и очень прочный пластик. Более того, материалу, получившему имя «дуропласт» (от латинского «dura» – «выносливый»), в отличие от стеклопластика, можно придать необходимую форму с помощью штамповочного пресса.

Впервые дуропластовые детали, в частности капот, появились на поздних IFA F8. В Цвиккау остались довольны экспериментом, и следующая модель изначально разрабатывалась с учетом использования нового материала и соответствующей технологии. Первой стала малолитражка P70, оснащенная мотоциклетным мотором объемом 700 см³. Достаточно элегантный и весьма современный по тем временам дуропластовый кузов был размещен на раме все той же IFA F8. P70 выпускали в трех вариантах: седан, универсал и даже

Встреча владельцев автомобилей «Трабант» в Йичине. Чехия. 2019 год.

весьма симпатичное купе, но производство вскоре свернули – полным ходом шла разработка более простого и технологичного автомобиля меньших габаритов и массы. Им стал «Трабант».

Дешевый и доступный

Разработка машины стартовала в начале 1950-х годов, в 1954-м был изготовлен первый прототип. По сравнению с P70 новинка стала еще компактнее: колесная база чуть больше 2 м, длина – 3,3 м, но главное – под капотом поставили другой двигатель. Моторостроительный завод «VEB Barkas» из Карл-Маркс-Штадта на базе довоенного мотоциклетного мотора DKW разработал 500-кубовый двухтактник с воздушным охлаждением мощностью 17 л. с. Мотор был слабеньким, но благодаря кузовным панелям из «дуропласта» машина получилась очень легкой. Крыша, капот, передняя панель, крышка багажника, пара дверей и четыре крыла весили всего 32 кг! Снаряженная масса седана не превышала 600 кг, что даже при весьма скромных возможностях мотора позволяло разгоняться до 90 км/ч.

Силовой агрегат автомобиля имел очень оригинальную для тех лет компоновку с поперечным расположением двигателя и главной передачей, расположенной между ним и двухвальной коробкой передач. Впоследствии эта схема стала общепринятой, и в настоящее время она доминирует в мировом автомобилестроении. А в те годы передний привод с поперечным расположением силового агрегата за пределами ГДР применялся только на шведских автомобилях «Сааб» (SAAB), также являвшихся непрямыми потомками DKW.

Серийный выпуск автомобиля «Трабант P50» начался в августе 1958 года, и машина сразу пришлась ко двору. Причем не только у себя на родине: первое время P50 активно и небезуспешно предлагали на рынках Западной Европы.

Осенью 1958 года, спустя всего несколько месяцев после дебюта, «Трабант» получил слегка модернизированный мотор мощностью 18 л. с., через некоторое время появились полностью синхронизированная 4-ступенчатая коробка передач и приятные мелочи вроде обогрева заднего стекла, складных сидений, образующих спальное место, двух- и трехтоновые варианты окраски кузова. В октябре 1962-го под капотом появился новый 600-кубовый мотор мощностью в 23 л. с., а еще через полгода разработали и рестайлинговый вариант «Трабант P601». Именно он стал самым массовым и культовым вариантом модели и без серьезных изменений дожил до 1990-х годов.

Имя модели

Осенью 1957 года руководство завода объявило творческий конкурс среди сотрудников на лучшее название. Кто-то из рабочих под влиянием запуска в октябре того же года первого искусственного спутника Земли и предложил название «Trabant», что означает «Спутник».

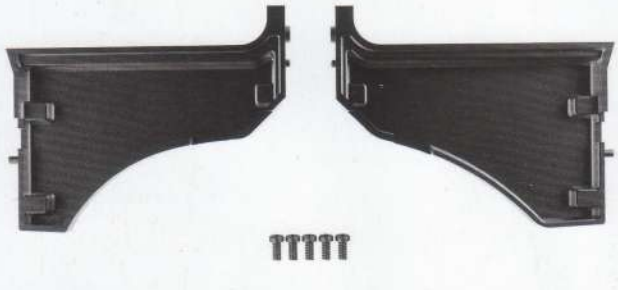
Автомобиль «Трабант» в Хофкирхе. Дрезден. 1960-е годы.

«Трабант 601S». 2014 год.

В НОМЕРЕ 55

- УСТАНОВКА БОКОВЫХ ПАНЕЛЕЙ НА ВНУТРЕННИЙ ПОЛ
- ИТАЛЬЯНСКАЯ КОМПАНИЯ «ФИАТ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ БОКОВАЯ ПАНЕЛЬ
- ПРАВАЯ БОКОВАЯ ПАНЕЛЬ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!